

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Prima di tutto, mi chiedo se dietro questa difficoltà di disciplinare, a livello di diritto uniforme, un fenomeno quale il trasporto multimodale, che poi ha avuto il suo sviluppo già dal 1967, quando il primo *container* arrivò a Genova (quindi 26 anni fa) per non parlare delle forme di trasporto misto già da decenni praticate, non si possa individuare una più diffusa difficoltà nella regolamentazione del trasporto, sempre a livello di diritto uniforme.

Noi troviamo tracce evidenti di un continuo attacco alle convenzioni internazionali, ai livelli più differenti: dalla Corte di Cassazione italiana che ritiene inapplicabile la CMR se non richiamata dalle parti; agli internazionalisti (Mengozzi) che rievocano la vecchia teoria di Scerni degli anni trenta (forse a quell'epoca giustificabile, non certo nella realtà odierna) per cui le convenzioni internazionali si applicano solo se operanti nel singolo ordinamento nazionale in base alle norme di diritto internazionale privato e processuale. Ne conseguirebbe, ad esempio, che un trasporto da Istanbul a Milano via terra, sicuramente soggetto alla CMR in base all'art. 1 della Convenzione, viceversa ne sarebbe esente in quanto, in base alla Convenzione di Roma, si dovrebbe applicare la legge turca, sempre che il trasporto sia stato stipulato con un vettore turco, come poi nor-

malmente avviene; e ciò perché la Turchia non ha ratificato la CMR. Altro esempio. La dottrina navigazionistica fa sempre più convinto riferimento alla Convenzione di Amburgo che è in vigore sul piano internazionale, ma applicata in realtà solo fra Paesi che hanno scarso peso sul piano armatoriale; o il Protocollo di Guatemala, stipulato più di vent'anni or sono ma non ancora in vigore; per non parlare poi dei Protocolli di Montreal del 1975. E' quindi diffusa la tendenza da parte di molti Stati a contrastare la politica legislativa di diritto uniforme. E' il caso degli Stati Uniti o della Grecia, non certo ben disposte a ratificare le convenzioni internazionali in quanto contrastanti con i rispettivi interessi nazionali.

Più in generale mi sembra quindi che non ci sia da meravigliarsi se la Convenzione di Ginevra del 1980 non ha avuto successo. Si tratterà di un testo di diritto uniforme mal redatto. Ed allora si faccia un'altra Convenzione. Ma il problema non sta qui. Sta - ed il quadro che ne deriva è allarmante - nella difficoltà a disciplinare sul piano uniforme un fenomeno a naturale vocazione internazionalistica quale il trasporto. E qui sì la meraviglia dovrebbe diventare..... indignazione, se si pensa che il trasporto è stata una delle prime realtà ad essere assoggettate a testi di diritto uniforme: basti pensare alla Convenzione di Berna sul trasporto ferroviario del 1890 ed alle difficoltà del giorno d'oggi.

CARLO PILLININI

(c.s.)

Desidero, anzitutto, ringraziare il professor

Zunarelli, perché noi assicuratori siamo molto interessati al problema della limitazione della responsabilità e della normativa applicabile, in quanto, ovviamente, in base ad essa si determina l'ammontare del nostro indennizzo. Io ero particolarmente interessato, e la mia domanda è proprio in questi termini. Il professore ha fatto accenno alla Convenzione del 1980, dove si prevede che nel caso in cui non sia determinato il momento del sinistro, si debba tener conto - se ho capito bene - del limite più favorevole al caricatore.

A me questo sembrerebbe un principio molto utile, che conferma la posizione che noi abbiamo avuto anche in sede di liquidazione di determinati sinistri. Dal nostro punto di vista, abbiamo tenuto sempre presente la normativa delle singole tratte: nel caso in cui non sia possibile determinare il momento del danno, in linea di massima prendiamo in considerazione la normativa più favorevole al caricatore; questo però tenendo conto del principio dell'onere della prova, secondo il quale il vettore deve provare i presupposti per l'applicabilità del limite di responsabilità. Quindi, se non riesce a dimostrare che il danno si è verificato in un determinato momento, al vettore si applicherà il limite meno favorevole: a tal proposito, desidero conoscere l'opinione del professor Zunarelli.

FEDERICO BIANCA

(c.s.)

La mia domanda è rivolta al professor Zunarelli.

La soluzione prospettata nella Sua chiara relazione prevede che, in caso di mancata individuazione della tratta nella quale si è verificato il sinistro, si applichi la disciplina per la quale il vettore si propone come operatore professionale. Ebbene: se il vettore si propone come vero e proprio operatore multimodale, quindi senza riferirsi ad una particolare modalità di trasporto, quale disciplina si può applicare?

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

Mi sembra particolarmente utile ricordare quanto il professor Vermiglio, in esordio a questo nostro Incontro di studio, ha evidenziato circa la definizione del trasporto multimodale. Questo non integra un modo di trasporto, ma rappresenta una modalità organizzativa di diversi modi di trasporto, quali sono quelli svolti con i mezzi a tutti ben noti (nave, aereomobile, treno, autocarro). Con il che, mi sembra possa essere sgomberato il campo da quelle che a noi paiono delle semplici perplessità e che viceversa - a quanto appena rilevato dal professor Zunarelli - per la nostra giurisprudenza sono certezze, circa l'applicazione del diritto comune al trasporto multimodale. E' infatti evidente che, non potendo tale trasporto essere considerato un modo a sé stante di trasporto, non potrebbe trovare applicazione la disposizione del codice civile che sottopone al codice stesso i trasporti non regolati da altra fonte normativa. Sicuramente non sono da condividere, dunque, quelle sentenze che sottopongono il trasporto

multimodale al diritto comune, anziché al regime proprio del trasporto marittimo, aereo, stradale o ferroviario, nazionale o internazionale.

Ciò premesso, mi sembra oltremodo calzante la conclusione cui è pervenuto il professor Zunarelli (ora ribadita dal dottor Bianca) riguardo la necessità di identificare il servizio per il quale il vettore si propone. In verità, ogniqualvolta un vettore marittimo, anziché effettuare il trasporto "da porto a porto", lo effettua anche oltre, sino a una località dell'entroterra, il tratto prevalente è e resta quello marittimo: tant'è che tale vettore rilascia sempre una polizza di carico, ossia un documento tipico del trasporto marittimo, o altro documento confezionato secondo lo schema delle polizze marittime. E' la logica stessa a suggerire che tale trasporto sia assoggettato al regime marittimo (Convenzione di Bruxelles del 1924 e Protocollo modificativo): non a caso, in numerose polizze utilizzate per siffatti trasporti "*door to door*" si legge una clausola - del genere di quelle puntualmente richiamate dal professor Zunarelli - per la quale, in difetto di prova sulla tratta in cui si è verificato il danno, deve presumersi che lo stesso sia occorso nel percorso marittimo, oppure, secondo previsione equivalente quanto ai risultati (anche se non sul piano dell'inquadramento dommatico), che l'intero trasporto è retto dalla normativa internazionale propria dei trasporti via mare.

Assodata, dunque, la necessità di sottoporre il trasporto multimodale - per lo meno sino a quando non sarà entrata in vigore la Convenzione di Ginevra del 1980 - al regime proprio delle singole tratte di cui esso si compone, e assodata pure l'esigenza di assoggettare il trasporto, in difetto di prova circa la tratta in cui si è verificato il fattore causativo del

danno, al regime proprio del tipo di trasporto offerto dal vettore, si prospetta un interrogativo, in relazione al quale vengo ora a formulare una domanda al professor Zunarelli: qual è il soggetto onerato dell'identificazione della tratta in cui si è prodotto il sinistro? La questione è interessante, poiché, una volta stabilito il regime applicabile, è indubbio che questo dovrà ricevere applicazione *in toto* quanto alla prova esimente a carico del vettore, quanto alla limitazione del debito, quanto alla prescrizione. Ed è da notare che un regime normativo può rivelarsi per taluni aspetti più favorevole al vettore rispetto a un altro, mentre per altri aspetti può essere per lui più sfavorevole.

GUIDO CAMARDA

(c.s.)

Se l'amico professor Stefano Zunarelli me lo consente, desidero richiamare la sua monografia su "*contracting carrier*" e "*actual carrier*". Se ben ricordo, nella parte finale egli opera proprio questa distinzione ai fini dell'azione di responsabilità nei confronti del "terzo", problema che ritengo fondamentale.

Ancora, distingue tra trasporti segmentati, però con unica modalità, e trasporti non segmentati; per intenderci, quando, per esempio, un contenitore viene scaricato da una nave di un vettore e poi caricato su un'altra, abbiamo due segmenti, però si tratta sempre di trasporto marittimo. In quel caso anche il secondo vettore viene ritenuto contrattualmente legato al caricatore, per cui è configurabile

un'azione di responsabilità del caricatore stesso (e più in generale dell'avente diritto) direttamente nei confronti del vettore.

Non è così, aggiunge Zunarelli, per i trasporti multimodali; in questo caso, a suo avviso, l'unico soggetto nei cui confronti si può fare valere la responsabilità contrattuale è l'operatore principale, il trasportatore multimodale, mentre nei confronti degli altri la posizione dell'utente, del caricatore è una posizione di terzo, e potrebbe configurarsi soltanto un'azione di responsabilità extracontrattuale.

Personalmente ritengo che ove fosse già in vigore la Convenzione del 1980 sul trasporto multimodale di merci, potrebbero emergere utili elementi quanto meno per individuare una tendenza all'affermazione del carattere contrattuale della azione anche nelle situazioni di trasporto multimodale ora prospettate. Mi riferisco - malgrado la lettera della "rubrica" - all'art. 20, punto 2, della Convenzione.

La mia domanda al professor Zunarelli è questa: sulla base di sue ulteriori riflessioni o di altri atti normativi o schemi normativi di carattere nazionale o internazionale, ritiene ancora che nei trasporti multimodali l'azione di responsabilità contrattuale possa esperirsi soltanto nei confronti del *multimodal transport operator* o, al contrario, che si possa richiamare, ad esempio, una teoria che in Francia ha avuto successo e che è denominata "dei gruppi contrattuali", per cui il "subtrasportatore" è ritenuto legato contrattualmente al caricatore, all'avente diritto?

STEFANO ZUNARELLI

(c.s.)

Ringrazio tutti coloro che hanno posto delle domande, per l'interesse dimostrato per la mia relazione, che va francamente al di là delle mie aspettative e senz'altro dei suoi meriti. Comunque partirei dall'osservazione preliminare di Gabriele Silingardi e cioè - se ho ben capito - come mai ci sia, da una parte, una così grande difficoltà ad entrare in vigore da parte di molti strumenti internazionali, dall'altra, una tendenza da parte dei giudici anche ad allontanarsi a volte dalla disciplina uniforme.

Per quel che riguarda il primo aspetto, cioè come mai non entra in vigore la Convenzione di Ginevra ed è così limitato il campo attuale di vigenza della Convenzione di Amburgo, l'impressione mia personale è che ci sia un sentimento di panico degli operatori, soprattutto marittimi, ma anche in larga misura degli operatori del settore assicurativo - non me ne vorrà Carlo Pillinini - laddove si tratta di mettere in discussione prassi consolidate, norme di cui oramai si è cristallizzata l'interpretazione a livello più o meno mondiale.

Emblematico è il caso delle Regole dell'Aja, qualunque idea si abbia con riferimento alle Regole di Amburgo; certo è che, dal punto di vista tecnico, le Regole di Amburgo sono senz'altro più elaborate e più raffinate delle Regole dell'Aja, certamente più adatte al trasporto marittimo quale è strutturato oggi dal punto di vista economico. Tuttavia la paura di fronte al nuovo, da parte degli operatori del settore, di perdere determinate prerogative e determinate certezze sul piano dei risultati di applicazione della normativa è tale, per cui si è determinato

questo blocco.

A maggior ragione lo stesso approccio gli operatori tengono nei confronti della Convenzione sul trasporto multimodale. Non è un problema di carenze sul piano tecnico della normativa, quanto - secondo me - di paura del nuovo, che con molta fatica si vince. Per chi ha una qualche esperienza di partecipazione a conferenze internazionali è immediatamente percepibile come tutti gli operatori del settore facciano blocco di fronte a qualsiasi modifica che si cerca di introdurre nel regime preesistente. Diverso è forse il discorso per quel che riguarda i giudici, la cui reazione probabilmente si può spiegare come un qualche tipo di resistenza - a mio modesto avviso - più che nei confronti delle convenzioni internazionali in quanto tali, nei confronti di una normativa che viene vista ingiustificatamente penalizzante per l'utente. Si cerca cioè in generale di sfuggire all'applicazione di norme che penalizzano l'utente, quindi tutti gli *escamotages* che si ritengono utilizzabili a questo fine, vengono fatti propri dal giudice e magari poi si traducono in massime che tendono a consolidarsi, che trovano applicazione anche quando in realtà l'utente viene penalizzato, piuttosto che avvantaggiato.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Posso intervenire io sulla domanda di Silingardi (riguardante la Convenzione di Ginevra non entrata in vigore). Io ho tutt'altra opinione. Per conto mio, avendo partecipato alle convenzioni,

ritengo che non entrano in vigore, non sono ratificate, non riescono in qualche modo a imporsi per due motivi: il primo è che, una volta gli Stati, le Nazioni, le legislazioni, gli ordinamenti giuridici che si occupavano di queste convenzioni e dell'uniformità erano relativamente poche, e si trovavano in una fase economica e giuridica più o meno uguale. Oggi, con l'intervento in massa dei Paesi del Terzo mondo, dei Paesi sottosviluppati, noi assistiamo a tutt'altro fenomeno, a una diversa esigenza. Io mi son trovato nel 1980 ad un seminario dell'*UNCTAD*, *UNESCO* in Perù per le polizze di assicurazione; si volevano fare delle polizze di assicurazione che avessero efficacia mondiale e ci siamo trovati di fronte ai rappresentanti del cosiddetto "Terzo mondo", che confondevano - infatti siamo dovuti andare alla spiegazione fino in fondo - la polizza di assicurazione con la fideiussione. Sostanzialmente - questa è la verità - volevano essere garantiti che in ogni caso o hanno la merce o hanno il denaro. E ho dovuto richiamare addirittura le leggi fiorentine, per quanto riguardava le prime situazioni assicurative. Andare a spiegare loro le eventuali invalidità del contratto per "inesatte, insufficienti, dichiarazioni" è stato un dramma, abbiamo perso otto giorni.

Quindi noi ci troviamo - vediamo il codice di condotta - in una situazione in cui l'enormità del numero dei contraenti, dei Paesi, ha portato alla necessità di elevare il numero degli Stati che debbono aderire ad una determinata Convenzione, con delle esigenze completamente diverse, culturalmente diverse, commercialmente diverse, tra i Paesi cosiddetti "leader", quelli che esprimono poi i maggiori vettori, le compagnie di assicurazione, e gli altri Paesi che pretendono, anche in questa fase, dal

mondo “capitalista” di essere sostanzialmente indennizzati. Questo è a mio avviso lo stallo che ha portato alla mancata approvazione delle convenzioni e alla eccessiva frammentazione - vi torno sempre, sarà forse il mio discorso di base - delle singole responsabilità, delle singole situazioni. Noi dobbiamo tornare, oltre che all'uniformità nelle singole discipline, ad un'uniformità tra le discipline, altrimenti non riusciremo a far niente.

Scusate questo mio intervento, ma riguardava la domanda di Silingardi fatta a tutti e due (anche a Zunarelli).

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Una volta le convenzioni le facevano solo i Paesi armatoriali.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Non è vero, perché per esempio ci siamo trovati di fronte a certe convenzioni, quali quelle sulla limitazione della responsabilità, in cui partecipavano anche altri. Ricordo che l'ultimo codice, che è stato fatto in regime di pura Convenzione di Bruxelles, è il codice jugoslavo, che ha preso in considerazione in modo molto incisivo la posizione dell'avente diritto al carico. Anche in regime convenzionale puro c'era una certa possibilità di arrivare ad un con-

temperamento rispetto a quelle che sono le posizioni classiche.

STEFANO ZUNARELLI

(c.s.)

Se posso aggiungere una parola, mi trovo perfettamente d'accordo con il professor Volli, laddove lamenta il decadimento - sul piano tecnico - delle ultime convenzioni internazionali. In qualche misura ne sono corresponsabile forse anch'io, però ho accennato prima alla Convenzione del 1980 sul trasporto multimodale; probabilmente, a mio avviso, essa è l'ultima Convenzione che ancora presenta un notevole grado di raffinatezza sul piano tecnico. Negli anni successivi, il peso dei Paesi del Terzo mondo, non in quanto tali, ma in quanto elementi capaci di imporre delle soluzioni di compromesso, ha fatto quasi degenerare il livello qualitativo delle convenzioni elaborate sia dall'*UNCTAD*, sia dall'*I.M.O.* L'ultima, quella sui privilegi e le ipoteche, sui cui mi riprometto in futuro di ritornare, è da questo punto di vista veramente disarmante.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

A Lisbona abbiamo combattuto per cinque giorni, per cercare di trovare un compromesso. A parte che tutti i Paesi di *common law* vengono con dei concetti molte volte non fini, non sufficienti: è venu-

to a cadere l'equilibrio, nell'ambito del *Comité Maritime*, fra i giuristi di *civil law* ed i giuristi di *common law* e questo ha portato ad una perdita dell'affinamento e della precisione giuridica. A Lisbona, proprio a proposito dei privilegi marittimi, per cinque giorni si è discusso senza riuscire a far capire cose che, in fin dei conti, un corso di dottorandi dovrebbe avere come basi.

STEFANO ZUNARELLI

(c.s.)

Vengo innanzitutto alla domanda che mi è stata posta dal professor Antonini: qual è il soggetto onerato della prova della tratta su cui effettivamente si è verificato il sinistro? La prima impressione è che, soggetto a fornire tale prova, nell'ambito di un sistema *network* classico, è colui che ha interesse a ottenere l'applicazione del regime di responsabilità a lui più favorevole, previsto per lo specifico segmento del trasporto in cui il danno si è verificato. Quindi, in linea di principio sarà il caricatore, se il regime sostanziale di responsabilità è più favorevole; potrà essere il vettore laddove siano previste delle limitazioni di responsabilità, giacché è questa un'ipotesi a lui più favorevole.

Più articolato è forse il problema che si pone con riferimento alla normativa applicabile nel caso di operatore che si ponga come vettore multimodale, come giustamente evidenziava l'amico Federico Bianca. La mia impressione, per difendere l'intuizione che ho cercato di esporvi prima, è che nel momento in cui si perviene alla conclusione del

contratto, soprattutto nel momento in cui si ha l'emissione del documento relativo al trasporto e alle merci trasportate - come evidenziava prima Alfredo Antonini - l'offerente la prestazione di trasporto tende sempre a qualificarsi come un vettore di una determinata tipologia, di una determinata modalità. Le polizze di trasporto combinato recano nel 99% dei casi il nome della nave, quindi l'offerta che viene posta sul mercato è - a mio modestissimo avviso - un'offerta di trasporto marittimo. Pertanto dalla normativa cogente sul trasporto marittimo non può in ogni caso prescindersi; questa è la conclusione cui mi sembra si possa arrivare.

E qui mi riallaccio alla domanda che faceva Pillinini. In realtà, l'interpretazione che io dò dell'articolo 18, per lo meno la ricostruzione, è di segno opposto rispetto a quella che proponeva Pillinini, e cioè l'art. 18 mi sembra possa essere ricostruito in questo modo. Si è indicato il limite di base di 920 unità di conto per collo e di 2,95 per chilogrammo, perché si è detto che in linea di principio il trasporto combinato comprende almeno una fase marittima. Siccome il beneficio della limitazione concesso al vettore marittimo conduce ad applicare il limite che è, rispettivamente, di 820 e 2,5 unità di conto, aggiornato in base all'inflazione, si riconosce comunque al vettore multimodale, ove ci sia presenza di una fase marittima, il livello di limite concesso al vettore marittimo.

Laddove manchi una fase marittima, il livello di limitazione garantito al vettore sale, perché la Convenzione internazionale unimodale, che contiene il livello di limitazione minimo diventa la CMR, che contiene un limite di 8,33 unità di conto. Quindi si riconosce, qualora manchi la fase marittima, il

livello di 8,33 unità per Kg. Se l'approccio fosse stato quello di riconoscere comunque il livello di limitazione massimo, invece, richiedibile al vettore si sarebbe dovuto accogliere fino in fondo il sistema *network* e riconoscere quello inderogabile, previsto per la fase del trasporto per cui il limite è fissato ad un livello più alto (nel caso specifico, 8,33). Qualora insieme alla tratta marittima si sia avuta una fase terrestre internazionale, il diverso limite nazionale è eventualmente applicabile laddove si sia avuta una fase nazionale preliminare o successiva al trasporto marittimo. E se la normativa nazionale applicabile non prevede nessun limite, il sistema *network* in questo caso a quale conclusione dovrebbe portare? Ovviamente da parte degli operatori del trasporto questo non era accettabile.

Per quel che riguarda, da ultimo, la domanda dell'amico Camarda, tutto sommato confermo quello che ho detto. E cioè che nel caso entrasse mai in vigore la Convenzione del 1980, non credo che la responsabilità del vettore modale subcontraente del *multimodal transport operator* possa essere configurata sul piano contrattuale. Il ragionamento che io facevo con riferimento alla Convenzione di Guadalajara e alla Convenzione di Amburgo, partiva dal presupposto dell'esistenza di una norma, quella dell'art. 11 della Convenzione di Amburgo, che prevedeva espressamente non solo l'assoggettamento del subvettore (*actual carrier*) alla stessa normativa prevista per il *contracting carrier*, ma anche la responsabilità solidale. Quindi il vettore di fatto risponde dei comportamenti del *contracting carrier*, e dei dipendenti e preposti di questo, tenuti con riferimento alla fase che hanno eseguito. Lo stesso non è previsto nel caso della Convenzione

multimodale e tra l'altro l'art. 20, richiamata giustamente per fondare l'azione verso il vettore unimodale, reca l'intitolazione "*non contractual liability*".

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Ringrazio tutti quelli che sono intervenuti sulla relazione del professore Zunarelli. Vorrei sapere se ci sono ora interventi sulla parte aerea.

LIVIO PESLE

(c.s.)

Desidero intervenire brevemente, avendomi l'avvocato Girardi chiamato in causa con i suoi riferimenti all'integrazione dei traffici marittimi e aerei.

Tale integrazione è molto rara: si ha solamente in casi particolari e nel *groupage*. Ricordo il traffico per i Caraibi attraverso l'aeroporto di Miami, per esempio: *containers* spediti dall'Europa, via mare, su Miami, che poi venivano distribuiti per *groupage* nell'area del bacino dei Caraibi, in quanto mancavano adeguati servizi marittimi. Pertanto direi che la tipologia del trasporto marittimo male si combina con quello del trasporto aereo (e viceversa), per questioni di tempi di resa. Nell'esempio fatto, i dieciotto giorni necessari a percorrere la tratta Nord Europa-Miami già snaturavano il beneficio della

consegna aerea nelle isole dei Caraibi. Per cui anche se il *container* aereo può in effetti essere inserito nel *container* marittimo, soprattutto in casi di *groupage*, penso che sia una pratica molto poco seguita.

Per quanto riguarda poi le politiche degli accordi tra i vettori aerei europei e americani, volevo chiedere un chiarimento sulle perdite dei vettori statunitensi rispetto a quelli europei, visto che i costi di questi ultimi sono superiori del 50%, ma i primi hanno perso 10 miliardi di dollari nel periodo 1989-1993.

PIETRO GIRARDI

(c.s.)

Riferendomi all'intervento del dottor Pesle che, da grande conoscitore del settore *containers*, ha confermato che - al momento - è un pò difficile realizzare l'intermodalità aereo-nave, credo non ci sia limite allo sviluppo tecnologico e tra cinque anni potremo aspettarci di tutto, anche dei *containers* che scivolano dalla stiva aerea, perché quando sono in gioco interessi economici si sviluppa l'inventiva umana.

Per quello che riguarda le perdite dei vettori statunitensi, che non ho commentato perché sono riportate nella scheda allegata al mio intervento, devo aggiungere che sono comuni anche a tutte le compagnie europee, pur con diversi ammontari. Questo ha comportato la scomparsa di tutti quei vettori, medi o piccoli, che erano sorti negli anni settanta e nei primi anni ottanta. Subito dopo l'*Air Deregulation Act*, infatti, sorsero qualcosa come 609

compagnie negli Stati Uniti. Avrete letto del tentativo di fusione, non solo commerciale, ma anche di capitali, fra quattro vettori europei: *KLM, SAS, Swissair e Austrian*. Questo progetto di fusione darebbe inizio all'era del consolidamento e ad una possibilità di sviluppo eccessivo e di accaparramento di quote di mercato, che è contraria ai principî di liberalizzazione. Il fenomeno si è già verificato in America. Questa "megafusione" tra *SAS, KLM, Austrian e Swissair* potrebbe cominciare a preoccupare come inizio dell'era dei "megavettori" europei.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Aggiungo, ad integrazione di quanto affermato dall'avvocato Girardi, che in questo modo almeno l'utente potrà sperare di poter pagare tariffe aeree per i voli interni minori di quelle attuali e di godere di un migliore trattamento su voli internazionali dell'Alitalia.

Detto ciò, ringrazio i relatori e gli interventi per il loro apporto ai lavori e dichiaro chiusa questa sessione dell'Incontro di studio.